

# 論說研究

## 海上保險者責任の始期及び終期

勝 呂 弘

### 目 次

第一節 總 說

第二節 積荷保險者責任の始期及び終期

第三節 船舶保險者責任の始期及び終期

第一款 航海保險

第一項 日獨主義

第二項 英國主義

第三項 佛國主義

第二款 期間保險

第三款 混合保險

第四節 運貨保險者責任の始期及び終期

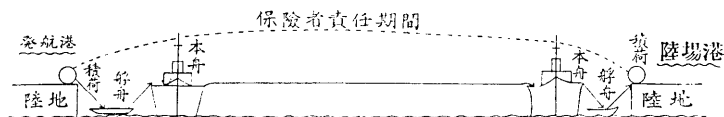
海上保險者責任の始期及び終期

第五節 其他の保險者責任の始期及び終期

第一節 總 說

海上保險者の責任の始期及び終期は其保險契約の目的の種類如何に依り必ずしも同じからざれども、凡そ一度開始せられたる保險者の責任は其危險の終了するまで中斷することなく繼續するを原則とす。故に保險者は船舶が避難港若くは中間港内に碇泊中と雖も、又往復航海を保險に付したる場合に於ては往航の到達港内に碇泊中と雖も、其危險を擔保する責に任じ又積荷を一時陸揚し、若くは修繕の爲めに船舶を陸揚する必要ありたる場合に於ては、其積荷又は船舶が陸上に在る間と雖も、猶其危險を擔保するを要す。(獨商法八二七條)但、被保險者又は被保險者の指圖若くは同意に依り航海の開始又は終了が不當に遅延せしめらるゝか、又は他の方法に依り保險者の擔保したる危險が増大され、若くは變化せしめられたる場合は例外にして、斯かる際には保險者の責任は停止するに至るものなり。(獨商法八二九條八一四條)以上の原則を茲に「保險者責任不斷の原則」と稱す。

第二節 積荷保險者の責任の始期及び終期



我商法六六〇條本文に據れば、積荷を保險に付し又は積荷の到達に困り得べき利益若くは報酬を保險に付したる場合に於ては、保險者の責任は其積荷が陸地を離れたる時を以て始まり陸揚港に於て其陸揚が終了したる時を以て終る。乃ち此場合に於ける保險者の責任期間を圖示すれば上圖の如し。

## (二) 保險者責任の始期

我商法は保險者の責任の始期を單に「其積荷が陸地を離れたる時を以て始め」と謂ひ、之を離陸せしむる目的の如何は敢て問はざるものゝ如くなれども、實は然らずして、獨商法第八二四條の如く「本船又は舢舨に船積の目的を以て其積荷が離陸したる時に始まると解するを至當とす。故に積荷保險者の責任を開始せしむる爲めには、

(イ) 其積荷を本船又は舢舨に船積する爲めの行爲が開始されたること、

(ロ) 此行爲の結果として、其積荷が陸地を離れることを必要とするなり。

(Sieveking, Das deutsche Seeverstr.  
chenungsrecht, Berlin 1912, S. III)

數梱又は數袋の積荷が一括して保險に付せられたる場合に於ては保險者の責任は船積の目的を以て離陸したる各梱又は各袋に對して開始す、故に例へば

百袋の小麥中、五十袋が船積作業中起重機より海中に墜落して損害を被りたる場合の如きに於ては保險者は單に此五十袋に對してのみ責任を負ひ未だ離陸せざる五十袋に對しては何等の責を負はざるなり。希望利益又は報酬が保險に付せられたる場合も同様にして保險者の責任はたゞ其離陸したる積荷に相當する部分に對してのみ開始するに止る。

(二)保險者責任の終期

保險者の責任は陸揚港に於て其積荷の陸揚が終了したる時を以て終る。故に陸揚作業中、例へば捲綱の切斷其他の事故に因る損害は保險者の負擔に歸着すべし。孰れの港を以て陸揚港と看做すべきやは契約に依りて定まる。故に例へば船荷證券の條項に“at the port of Nagasaki or so near thereto as she may safely get and always lie afloat”なる文言ある場合に於ては其陸揚港は必ずしも長崎港のみに限らざることゝなるべし。

積荷の陸揚が不可抗力に因らずして遅延したるときは、保險者の責任は、斯かる遅延なりせば、其陸揚が終了すべかりし時を以て終了す。(商法六六〇條但書、獨)

(三)舢舨の危險 (Reichergefahr, Risk of craft, lighter.)

船積又は陸揚が舢舨を以て行はるゝ場合に於ては、其舢舨の使用及び之に依る運送方法が其地方の商慣習に合致する範圍に於て、保險者は舢舨積込の危險舢舨に依る運送の危險

及び舢舨より陸揚の危険を擔保す。即ち、

(イ)其舢舨は陸地より本船への船積又は本船より陸地への陸揚の目的を以て使用せらるゝを要す。若し他の目的、例へば藏置の目的を以て積荷が舢舨に積込まれたるときは、保險者は其積荷が舢舨内に在る間は其危険を負擔せず、又積荷が船積港の慣習を遵奉せず、舢舨を以て、本船に運送せられず、岸壁に運送せられたるときは、此陸地より陸地までの間の舢舨運送の危険に對しては保險者之が擔保の責を免るべし。但し本船より特に指圖を與へて其積荷を暫時舢舨内に藏置せしめ、若くは、之を岸壁まで運送せしめたるときは此限に非ず。  
(RG. Bd.)  
(64 Nr. 7)

(ロ)保險者は船積港及び陸揚港に於てのみ、舢舨の危険を擔保す。故に若し積荷が船積港以外の地より舢舨を以て運送せられ、若くは陸揚港以外の地に運送せられたるときは、保險者は斯かる舢舨運送の危険を擔保せざるなり。斯かる場合に於ては、其舢舨を以て陸地と看做す、從つて保險者の責任は積荷が本船へ船積の目的を以て、舢舨を離れたる時を以て始まり、陸揚港に於て、之が舢舨内に卸されたる時を以て終る。(HGZ. 1884)  
(Nr. 139)

(ハ)本船が積荷を積込む以前に修繕を施す爲め入渠する必要ありとの理由を以て、既に舢舨内に積込まれたる積荷の受取を拒絶したる場合に於て、若し被保險者が再陸揚費用及び

再積込費用竝に一時的保管の費用を節約せんとして、本船の修繕實施中、其積荷を其儘舢舨内に放置したるときは、保險者は此危險を擔保するを要せず。たゞ本船の修繕が短時日に終了すべき見込あり、従つて舢舨よりの再陸揚及び舢舨への再積込が實行不可能にして、自然被保險者に之を要求し得ざる場合は此限に非るべし。<sup>(H&Z, 1873)</sup>  
<sup>(N. 202)</sup>

(四)以上は我商法及び獨逸商法の規定する處なれども、實際取引に於ける保險者の責任期間は一般に是よりも狭く、或は英米兩國の保險證券の如く、船積港に於ける舢舨の危險を除外し、積荷が本船に積込まれたる時より、到達港に於て安全に陸揚さるゝまで」(“Beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship,.....and upon the goods and merchandises until the same be there discharged and safely landed.”)を積荷保險者の責任期間とするものあり、或は我國の積荷保險證券普通約款の如く、船積港及び陸揚港に於ける舢舨の危險を全然保險者の責任外となし、保險者の責任は積荷を本證券記載の船舶に積込みたる時を以て始まり、仕向地へ着船、積荷を該船舶より積卸したる時を以て終るとなすものあり。<sup>(積荷普通約款第四條參照)</sup>蓋し、船積港及び陸揚港に於ける舢舨使用の危險は往々本航海の危險より大なることあればなり。故に斯種の危險をも併せて保險者に負擔せしむる爲めには、別に保險料を追加して所謂舢舨約款(craft clause)を其保險證券の條項に添附せざるべからず。例へば、

“Including the risk of craft to and from the vessel.” とするが如し。

現今海陸連絡運送に付せらるゝ羊毛其他の商品に關し、保險者は特別の保險料を徴收して、其責任期間を擴大することあり。而して斯かる場合に使用せらるゝ特別約款 (special clause) は例へば次の如し。

“From warehouse (go-down) to warehouse (go-down)”

“From sheep's back to Yokohama.”

### 第三節 船舶保險者の責任の始期及び終期

船舶の保險には一航海に就き契約する航海保險と期間を定めて契約する期間保險と更に一方に於て航路を定め他方に於て期間を定めて契約する混合保險等の區別あり。故に各場合に分ちて保險者の責任期間を明かにすべし。

#### 第一款 航海保險 (voyage policy, Reiseversicherung)

航海保險に對する保險者責任の始期及び終期に關する法律又は慣習は國に依り必ずしも同じからざれども大別して之を日獨主義、英國主義及び佛國主義の三主義の孰れかに屬せしむるを得べし。

第一項 日獨主義

(一)保險者責任の始期

我商法に従へば「航海に付き保險を付したる場合に於ては保險者の責任は荷物又は底荷の船積に着手したる時を以て始まる。」(商法六五九條一項、獨商法八二三條一項)而して荷物又は底荷の船積を爲したる後、船舶を保險に付することもあるべく、斯かる場合には保險者の責任は契約成立の時を以て開始さるべく、(商法六五九條二項)荷物又は底荷の船積に着手したる時に遡及して效力を發生するものに非ず。

以上の如く我商法は原則として荷物又は底荷の船積着手の時を以て船舶保險者の責任の始期としたるも、荷物も底荷も無き場合に關しては何等規定するところなし。自然學者間に學說の相違を來たし、或は此場合は荷物又は底荷の船積を爲したる後に保險契約を締結したる場合に準すべきものなるを以て、契約成立の時を以て始期とすべしと云ふ學說あり、或は又商法は「荷物又は底荷の船積と云ひ、運送品としての積荷の船積と云はざるが故に、此場合には船舶自用品又は船員の荷物の船積の時に始まるとなすべし」と説くものあり、

(加藤正治博士、海商法講義第二分冊四六〇頁)或は又、商法には船積とあるも、船舶が客船なるときは、旅客の乗船に始まると解する説あり。(松波博士、海商法一二五〇頁)之に對し余は荷物も底荷も船積されざる場合に於ては、船



船舶保險者の責任は其船舶の發航の時を以て始まると解する説を正當と信ず。蓋し斯くの如く解するに依り、我母法たる獨逸商法の規定と均衡を保ち得るを以てなり。(獨商法八二條一項)

(二)保險者責任の終期

(イ)荷物又は底荷が陸揚さるべき場合に於ては、保險者の責任は到達港に於て其荷物又は底荷の陸揚が終了したる時を以て終はる。(商法六五九條三項但書獨商法八二三條一項)但し其陸揚が不可抗力に因ら

ずして遅延したるときは其終了すべかりし時を以て終る。(商法六五九條三項但書獨商法八二三條二項)蓋し其陸揚が

不可抗力に因りて遅延したる場合に於ても猶ほ保險者の責任を其終了すべかりし時を以て打切るが如きは被保險者に對し酷に失する嫌あり、反之其陸揚が被保險者若くは其代理人の責に歸すべき事由に因り遅延したる場合に於ても猶ほ保險者の責任を延長せしむるときは種々の弊害を生ずる憚ればなり。總て斯かる場合に於ては、被保險者自身、若くは其代理人の過失の有無が問題となる。故に、船舶の取引先又は船長の招致したる遅延は此場合に關しては敢て問ふところに非ざるなり。

(ロ)荷物も底荷も陸揚せられざる場合に於ては、保險者の責任は其航海が終了したる時、即ち其船舶が到達港に於て投錨したる時若くは繫留されたる時を以て終る。商法には此場合に關する明文なきも、斯くの如く解釋するは事物自然の理法なるべし。何とならば、到達

港に於ける投錨又は繫留は、保險に付せられたる航海の事實上の終了を意味するが故なり。

(ハ)船舶が被害状態にて到達港に入港したる場合に於ても、保險者の責任の終期は之が爲めに左右せらるゝことなし。Voigt氏は修繕に依り除去し得べき損害が保險者の擔保したる事故に因り惹起されたるものなるときは、保險者の責任は其修繕の修了したる時を以て終るゝ主張し居れども、(Voigt, Das deutsche Seeverrecht, S. 475 Jan, 1887) 法律上何等の根據も無きを以て、此見解に左袒するを得ず。素より保險者は自己の擔保したる事故の總ての有害なる結果に對し其責に任ずるものなれども、由來修繕中に生じたる事故の如きは、其修繕せらるべき損害を惹起したるところの事故の結果とは看做し得ざるを以てなり。

(三)船舶が連續せる二個の航海に對し、別々の保險を以て擔保せらるゝ場合に於ては、此船舶は、最初の航海の到達港に於て陸揚が終了したる時より次の航海に對する船積着手の時まで、無保險の儘置かるゝことゝなるべし。此中間期間の危險は、特別約款を以て擔保せらる。例へば B 航海に對する船舶保險は、其前の A 航海に直接連續して有效なりといふ類の約款是なり。

(ホ)到達港に於て陸揚の終了前に、新たに運送せらるべき荷物又は底荷が船積さるゝときは、此新航海に付き、同船が保險に付せられたると否とを問はず、保險者の責任は此新となる

荷物又は底荷の船積に着手したる時を以て終る。所謂到達港とは最終の到達港の意味なるが故に、中間港に於ける荷物の積換は勿論例へば漢堡より亞弗利加西海岸の數港までの航海が保險に付せられたる如き場合に於ては最後の到達港以外の到達港に於ける積換は毫も保險者の責任期間に影響するものにあらず。

## 第二項 英國主義

### (一)保險者責任の始期

英國主義に従へば保險者の責任の始期は専ら保險約款の條項に依りて定まる。而して現今一般に行はるゝ保險者責任の始期に關する條項に次の如きものあり。

“From a particular port”……〔特定港ヨリ〕。

“At and From a particular port”……〔特定港ニ於テ及ビ同港ヨリ〕。

(A) “From a particular port” の條項に依る場合。

此場合に關し英國海上保險法附則保險證券解釋規定 (Rules of Construction of Policy) に曰く

“Where the subject matter is insured ‘from’ a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured” と。

即ち是に由れば船舶が例へば “from Yokohama” の條項を以て保險に付せられたる場合に於

ては、保險者の責任は、其船舶が保險に付せられたる航海 (voyage insured) に就航する目的を以て横濱港より出帆する時を以て始まる。我國の實務も亦之に倣ひ、船舶保險證券普通約款第六條には「航海ノ危險ヲ擔保セルトキハ當會社ノ責任ハ出帆ノ爲メ本船ノ錨ヲ引上ケ又ハ纜ヲ解キタル時ニ始マル」と規定せり。

(B) “At and from a particular port” の條項に依る場合。

此條項に依る航海保險は從來英國特有の形態なりしも、其便宜にして實益ある點は漸く各國實際家の認むるところとなり、今日に於ては廣く一般に行はれつゝあり。而して此種の形態に於ける保險者責任の始期に關する問題は之を次の三個の場合に分ち説明する必要あり。保險契約成立の當時、其船舶が發航港に在る場合、保險契約成立の當時、其船舶が未だ發航港に入港し居らざる場合、保險契約成立の當時、其船舶が既に發航せる場合、即ち是なり。

(i) 保險契約成立の當時、其船舶が發航港に在る場合、

船舶が例へば “At and from Nagasaki to Kobe” の條項を以て保險に付せられたる當時、恰も長崎港内に在りし場合に於ては、保險者の責任は其契約の成立と同時に始まる。而して保險者は一方に於ては其船舶が長崎港内碇泊中の危險を、他方に於ては、長崎港より出帆して

神戸港に至るまでの航海中の危険を擔保するを要するなり。

然れども、若し同船が契約成立當時既に港内危険 (Harbour Risk) に耐へ得ざる状態に在りしとき即ち good safety にて長崎港内に碇泊し居らざるとき若くは神戸港以外の港に入港する

目的を以て長崎港に在りしとき、或は又其船舶が長崎より神戸までの航海に對して適當なる堪航状態 (Seaworthiness) (Seetichfigkeit) を具備し居らざるときは、保險者の責任は是等の欠點が除去さるゝ

まで開始するに至らざるなり。 (Forbes v. Wilson 1800)

(ii) 契約成立當時其船舶が、未だ發航港に入港し居らざる場合。

此場合、保險者の責任は船舶が安全なる状態に於て (in good safety) 發航港に入港したる時を以て始まる。 (Rules of construction) (of Policy, 3 (b)) 然れども前段に於て述べたると同様其船舶が、保險に付

せられたる航海 (voyage insured) に就航するの目的を以て指定の港に入港することを前提とするものにして、若し此航海に就航する意志なくして入港したるときは、保險者の責任は未だ開始さるゝに至らざるなり。故に例へば "At and from Nagasaki to Kobe" の條項を以て保險が付せられたる場合に於て契約成立の當時其船舶は事實上長崎港に向つて航海しつゝあるも、其意思は先づ長崎より上海に至り、上海より更に長崎に引返し、夫より始めて神戸に向はんとするに在りしときは、長崎より神戸に向はんとする意思を以て上海より長崎へ入

港したる時を以て、保險者の責任の始期とするなり。

尙右の如き場合に於ては、長崎港外に在る船舶は相當の期間内に (within reasonable time) 換言せば保險者の擔保すべき危險に重大なる變化を來さざる間に長崎港に入港せざるべからず。若し遲延して相當の期間内に入港せず、之が爲めに危險が増加し又は變化したるときは、其遲延が不可抗力に因ると否とを問はず、保險者の責任は開始するに至らざるなり。

(Hull v. Cooper 1811; De Wolf v. Archangel Maritime Bank and Ins. Co. 1874; Marine Insurance Co. v. Steamers 1901; Mar. Ins. Act, 1906, §41(1))

(三) 契約成立の當時既に、其船舶が發航港を出帆し、航海の途中に在る場合。

此場合に關し英國海上保險法には何等の規定なきも、特約なき限り、保險者の責任は契約成立以前に遡つて效力を有する理由なきを以て、單純なる “from a particular port” の保險と同様契約成立の時を以て保險者責任の始期とすべきなり。

(二) 保險者責任の終期

千七百九十五年以前の英國保險證券に於ては、保險者の責任は船舶が到達港に安全に投錨したる時 (to the moment of the vessel's mooring at anchor in good safety) を以て終るを原則としたれども、同年以後の保險證券に於ては、保險者の責任期間は一層擴張せられて、船舶が到達港に安全に投錨したる時より二十四時間を経て始めて終了すべきものと定めらるゝに至

れり。 ("until she has moored at anchor twenty-four hours in good safety")。保險者の責任を擴張して投錨後二十四時間としたるは蓋し船舶は通例積荷を搭載し居るべく、船舶が投錨したる時より、是等積荷の陸揚完了の時までには相當の時間の距りあり、従つて投錨と同時に保險者の責任を打切るは穩當にあらず、普通の積荷は先づ二十四時間位にて陸揚を完了し得べく、又斯くの如く陸揚のための猶豫期間に制限を設くるに依り、被保險者が故意に陸揚を遅延せしむることを防止し得べしと考へたるを以てなり。

我國の保險證券も亦之に倣ひ、船舶普通約款第六條には

「一航海ノ危險ヲ擔保セルトキハ、當會社ノ責任ハ出帆ノ爲メ本船ノ錨ヲ引上ケ又ハ纜ヲ解キタル時ニ始マリ、到達港ニ入港後二十四時間ヲ經過シタル時ニ終ルモノトス。但シ二十四時間内ト雖モ他ノ航路ニ出帆ノ準備ヲ爲スカ、又ハ他ノ航路ニ運搬スヘキ積荷積込ニ着手セルトキハ其時ヲ以テ終ルモノトス」と定めたり。

素より積荷の種類に依り、其陸揚に比較的長き時日を要するものもあるべく、斯かる場合には特約を以て猶豫期間たる二十四時間を適宜に延長せしむることを得。而して斯くの如き場合實際上屢用ひらるゝは右の猶豫期間を三十日に延長するものにして、所謂「三十日約款」(Thirty Days Clause) 是なり。

“Moored at anchor in good safety at her above-named place of destination, and while there until expiry of thirty days after arrival, or until sailing on next voyage, whichever may first occur.” (Gov. Marine Insurance, Revised by D. King-Page, London 1931 p. 55)

然らば此三十日の起算點は孰れにありや、換言せば、到達港に投錨後二十四時間を経過したる時より起算して三十日なりや、或は又、投錨したる時より起算して三十日なりや。從來の解釋に従へば、保險證券面の二十四時間云々の文言が抹消せられたる場合の外、二十四時間を経過したる時より起算すべく、随つて保險者の責任は事實上到達港に投錨後三十一日を経過したる時を以て始めて終了するに至るべし。(Per Crompton J. in Mercantile Mar. Ins. Co. v. Thitherington 1804) 然るに千八百九十一年發布の印紙條令は到達港に到達後三十日間を限り、特に印紙税を課することなく、保險期間の延長を許容したる結果右の如く三十一日となるときは、別に印紙税を課せらるゝことゝなるを以て、千八百九十一年以後の保險證券に「三十日約款」の挿入せらるゝときは、殆んど例外なく二十四時間云々の文言を削除するに至れり。(Cornfoot v. Royal Exch. Ass. Corp. 1903.)

(The Stamp Consolidation Act. 1891. Art. 94)

(註) 印紙條令(一八九一年)

第九十四條 一定航海と一定期間に對して海上保險契約を締結したる場合、若くは船舶が到達港に入港し碇泊して



より三十日以上との或期間の間、保険契約を延長したる場合には、航海保険契約として課税せられると同時に期間  
 保険契約として課税せらる。

“Where any sea insurance is made for a voyage and also for time, or to extend to or cover any time beyond thirty  
 days after the ship shall have arrived at her destination and been there moored at anchor, the policy is to be  
 charged with duty as a policy for a voyage, and also with duty as a policy for time.”

尚、千九百二十年の歳入法(The Finance Act, 1920)に據れば、海上保険契約課税に關する印紙税標準は次の如し。

|                            | Voyage Policy. |    | Time Policy |    |    |    |
|----------------------------|----------------|----|-------------|----|----|----|
|                            |                |    | A           |    | B  |    |
| 250 磅まで.....               | s.             | d. | s.          | d. | s. | d. |
|                            | 0              | 3  | 0           | 9  | 1  | 6  |
| 250 磅より 500 磅まで.....       | 0              | 6  | 1           | 6  | 3  | 0  |
| 500 磅より 750 磅まで.....       | 0              | 9  | 2           | 3  | 4  | 6  |
| 750 磅より 1,000 磅まで.....     | 1              | 0  | 3           | 0  | 6  | 0  |
| 1,000 磅以上は 500 磅を越す毎に..... | 0              | 6  | 1           | 6  | 9  | 0  |

A=六ヶ月以内の期間のものなほふ

B=六ヶ月以上十二ヶ月以内のものなほふ

次に考慮すべきは保険期間重複の問題なりとす。既述の如く英國主義に於ては船舶航海  
 海保険者の責任は船舶が到達港に投錨後二十四時間又は特に延長せられたる期間の経過  
 したる時終了するものなれば若し其船舶が到達港に入港前其到達港を發航港として新た

に“at and from”の條項を以て保險契約を締結する場合に於ては、前の保險が未だ終了せざるうちに新たなる保險が開始さるゝに至るを以て、茲に同一の目的に就き保險の重複を來たし、損害發生の際面倒なる手續を生ずべし。故に斯かる手數を避くる爲めに實際に於ては、或は保險者の責任は他の保險者の責任が終了したる時に開始すべき旨を特約し、又は他の保險者の責任が開始する時に終了すべき旨を特約するを通例とせり。例へば、“The risk is not to commence before the expiry of previous policies”なる文言を其保險證券に挿入するが如し。

### 第三項 佛國主義

佛國主義に據れば保險契約の當事者が特約を以て保險者責任の始期及び終期を定めざるときは、佛國商法第三二八條の規定に従ひ、保險者の責任は船舶が發航港を出帆したる日に始まり、目的の港又は地に於て投錨又は繫留したる日に終了するものとせり。此規定は一六八一年のルイの海上令(Ordonnance de la marine 1681)を其儘踏襲したるものにして、保險者の責任期間を決定する規定としては不充分にして不精確なりとの非難尠からず。蓋船舶の航海は概ね積荷の運送を目的とするものにして、發航港出帆前及び目的港に到着後に於ける積荷の積込及び陸揚中、猶多大の危險に曝さるゝを常とす。而も是等は固より航海に關する危險に外ならざるに拘らず、斯かる危險を考慮に容れざるは條理に悖る所あれば

なり。されば實際に於ては商法の規定に準據せず保險證券に於て之と異なる保險期間を定むるに至れり。即ち船舶航海保險者の責任は、積荷の存在せざるときは船舶が發航港を解纜又は投錨したる時に始まり、目的港に投錨又は繁留したる時に終る。又船舶が積荷を搭載するときは、保險者の責任は、積荷の船積に着手したる時に始まり、目的港に到達後十五日の期間を超過せざる範圍に於て積荷の陸揚を完了したる時に終る。但し目的港に於て此期間經過前に他の航海に對する積荷を積込みたるときは、其時を以て保險者の責任は終了するなり。

## 第二款 期間保險 (Time Policy) (Zeitversicherung)

特定の期間に對し、船舶を保險に付したる場合に於ける保險者の責任は、理論上、其期間の始まる時に始まり、其終了すべき時に終るべく、且其日數の計算法は原則として民法第一三八條乃至第一四三條（獨民法第一八八條）の規定に依るべきものなれども、保險取引の實際にありては、期間開始日の正午より期間満了日の正午までとするを現今各國に於ける例とし、獨逸の如きは之に關し商法に明文を設けたり。（獨商法八三〇條）たゞ英國は趣を異にし、期間の始終期に關し特約なきときは、期間開始日の midnight より始まり、其最終日の midnight に終るを原則とせるも、實際上不便あるべし。

期間は日、週、月、又は年を以て之を定むるも任意なれども、概ね一ケ年とするものゝ如し。  
英國にありては十二個月を超過する期間保險は無効とせらる。(英海保法第一九〇一年歳入  
二五條二項)(法第一一條參照)

以上の如く期間保險者の責任の始終期は反對の特約なき限り、實際上正午若くは midnight を標準とするものなれども、元來地球上に於ては經度の異なるに依りて時差を生ずべく隨つて等しく正午若くは midnight と稱するも船舶の所在地の標準時に依るや若くは特定地點の標準時に依るやに依りて多少の相違を來すべし。此點に關し獨逸は商法に明文を以て「期間の計算に際しては船舶所在地を以て標準とす」と規定せるが故に(獨商法第八  
三〇條二項)船舶の航海日誌 (Journal) は期間計算に對し決定的なる意義を有すべし。然るに英國は船舶所在地に於ける時に依らず Greenwich 標準時に依るべきものとしたり。(Templeman,  
Mar. Ins.)多數の國の實際は英國主義に従ふものゝ如し。

期間保險者の責任は其船舶が航海中なると碇泊中なるとを論ぜず、期間満了の時を以て終了すべきものなれば、若し其時に船舶が恰も航海の途中にありし時は、此船舶は次の港に入津する迄無保險の儘危險に曝さるゝことゝなるべし。獨逸商法は豫め斯かる場合を考慮し、保險期間満了の際、船舶が途中にありたるときは、反對の協定なき限り、其保險は船舶が次の到達港に到着するまで、又此地に於て陸揚をなす場合には陸揚の終了するまで延長せ

られたるものと推定し、此延長期間に對し被保險者は期間保險料を納むるを要すと定められたるも、(獨商八三一條)斯くの如き規定無き多くの國に於ては、保險者と特約を結び、一定の保險料を附加するの條件を以て、其航海を終了し、若くは期間満了後最初に入津すべき港まで保險者の責任を延長せしむるを例とす。此種の特約を揚げたる約款を繼續約款(Continuation Clause)と稱し通例次の如き文言を用ふ。

“Should the vessel at the expiration of this policy be at sea, or in distress, or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium, to her port of destination.”

### 第三款 混合保險 (Mixed policy; gemischte Polizza)

混合保險の場合にありては、航海保險及び期間保險の原則が同時に適用せらる。故に例へば “from the 1st of March, 1931, to the 1st of June, at and from Kobe to Antwerp” の保險契約に於ては、保險者の責任は三月一日の正午に始まり、六月一日の正午に終るべく、若し船舶が三月一日の正午までに神戸港に到着し居らざるときは、保險者責任の始期は船舶の入港の時まで遅延せらるべく、又船舶が六月一日以前にアントワープ港に到着し安全に碇泊して二十四時間を経過したるときは、此時を以て終期とするなり。但船舶が六月一日の正午に於

て尙アントワープへ向け航海中なるときは、前述の如き繼續約款を以てアントワープ入港まで保險者の責任を延長し得ること勿論なり。(註)

(註) 久川學士海保要論(一九頁參照)

#### 第四節 運賃保險者責任の始期及び終期

運賃は海上貨物運送に對する報酬にして、其主なるものは個品運送契約に基く運賃、即ち船荷證券運賃(Bill of Lading Freight)及び傭船料(Chartered Freight)なり。前者は其報酬の源泉を専ら積荷に仰ぎ、後者は之を専ら船舶に仰ぐ。故に船荷證券運賃は積荷と同一の航海危險に曝され、傭船料は船舶と同一の危險に曝さると見るを得べし。我商法及び保險證券普通約款には運賃保險者の責任期間に關し、何等の規定なしと雖も、吾人は右の如き事情に鑑み、之を外國の法制及び慣習に照して其始期及び終期を判斷することを得るなり。

(イ)船荷證券運賃の場合……斯種運賃は積荷と同一の航海危險に曝さるゝものなるを以て保險者の責任は同一航海に對する積荷保險者の責任の始まる時に始まり、其終る時に終る。即ち荷物が本船又は舁舟に船積の目的を以て陸地を離れたる時を以て始まり、其積荷が到達港に於て再び陸地に到達したる時、又其陸揚が不可抗力に因らずして遲延したる

ときは、陸揚の終了すべかりし時を以て終るなり。(獨商法第八二五條  
第八二四條參照)

英國に於ては既述の如く、積荷保險者の責任は積荷が本船に積込まれたる時を以て始まる。故に運賃保險者の責任も亦隨つて其荷物が本船に船積せられたる割合に於て開始するを原則とせざるべからず。(Rules for Construction  
of Policy, S. 3(d))たゞ時に依り其船積をも運送行爲の一部として運送契約を締結する場合もあるべく、斯かる際には例外として其積荷に付き船積の準備整ひ、且船舶に付き積荷收容の準備整ひたる時(Goods are ready to be shipped and ship ready to receive them)を以て運賃保險者の責任の始期とするなり。(Rules for Construction  
of Policy, S. 3(d))隨つて若し船積完了前に事故發生したるときは、保險者は積荷のうち既に船積の準備整へる部分に對してのみ其責に任ずべし。(Patrick Henry v. Eames)

(ロ) 備、船料の場合。……斯種運賃は船舶と同一の航海危險に曝さるゝものなるを以て、保險者の責任は同一の航海に對する船舶保險者の責任の始まる時に始まり、其終る時に終る。即ち(i)一航海に付き保險を付したる場合に於ては、保險者の責任は荷物又は底荷の船積に着手したる時を以て始まり、到達港に於て是等の陸揚が終了したる時を以て終り、又荷物も底荷も船積せられざる場合に於ては、船舶發航の時を以て始まり、到達港に於て同船が投錨し、又は繫留されたる時を以て終る。又(ii)期間を定めて保險を付したる場合に於ては、其期

間開始日の正午を以て始まり、期間満了日の正午を以て終るべく、次に(iii)一方に於て航路を定め、他方に於て期間を定めて保險を付したる場合に於ては(i)若くは(ii)の孰れかの原則に従ひて始終するなり。(獨商法八二五條、八二三條、八三〇條、八三一條)

英國に於ても亦同様にして、備船料が“from a particular place”の條項にて保險せられたる場合に於ては、其特定地より船舶が發航する時を以て保險者責任の始期とし、又“at and from a particular place”の條項に依る場合に於て、契約成立の當時船舶が其特定地に在りしときは、保險者の責任は直ちに始まり、若し此當時船舶が此に在らざりしときは、船舶が安全に入港したる時を以て始まる(Rules for Construction of Policy, S. 3(c))。以上の場合を通じ、保險者の責任は船舶が到達港に投錨又は繫留後二十四時間を経過したる時を以て終了すべし。

次に旅客運賃(Passage money)が保險に付せられたる場合に於ては、保險者の責任は右に述べたると同様船舶保險に準じて始終す。蓋旅客運賃の源泉は船舶に在るを以てなり。

(獨商法八二五條)

## 第五節 其他の保險者の責任の始期及び終期

(一)希望利益保險者の責任期間。



希望利益若くは積荷の到達に依りて取得さるべき其他の利益が保險に付せられたる場合に於ては保險者の責任は積荷保險者の責任の始まる時に始まり、其終る時に終る。蓋是等の利益は積荷に附随するものなればなり。(獨商法八二四條 我商法明文なし)

(二) 冒險貸借債權に對する保險者の責任期間。

冒險貸借債權に對する保險者の責任は、其債權の發生したる時、即ち被保險者が冒險貸借金を支拂ひたる時を以て始まり、其抵當に供せられたる物に對する保險者の責任が終了すべき時を以て終る。(獨商八二六條) 換言せば、冒險貸借に對し船舶が抵當に供せられたる場合に於ては船舶保險者の責任が終了する時を以て終了し、又積荷が抵當に供せられたる場合に於ては積荷保險者の責任が終了する時を以て終了するなり。

(三) 共同海損債權に對する保險者の責任期間。

共同海損債權に對する保險者の責任は、其債權の成立したる時、即ち切迫せる共同危險を回避する目的を以て被保險者の船舶又は積荷若くは運賃が犠牲に供せられたる時、若くは斯かる目的の爲めに被保險者が費用を支出したる時を以て始まり、其犠牲に供せられたる物に對する保險者の責任が終了すべき時に終了す。(獨商法八二六條參照) 例へば船舶が犠牲に供せられたる場合に於ては、保險者の責任は、船舶保險者の責任が終了すべき時を以て終了し、積

荷が犠牲に供せられたる場合に於ては、積荷保險者の責任が終了すべき時を以て終了するなり。

(四)給料、保險者及び再保險者の責任は總て期間保險の場合に準じ、保險契約の成立したる時を以て始まり、其満了したる時を以て終る。

(昭和六年十一月三十日)